



**RESOLUCIÓN CIRCULAR 3/2017 DE 15 DE NOVIEMBRE DE 2017, DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA, ACLARATORIA SOBRE LAS HERRAMIENTAS Y MAQUINARIA DE OBRA REFERIDOS EN EL APARTADO 1.1 DE LA “ESPECIFICACIÓN TÉCNICA DE HOMOLOGACIÓN DE MATERIAL RODANTE FERROVIARIO: MATERIAL RODANTE AUXILIAR.”**

---

Mediante Resolución de 10 de julio de 2009, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, se aprobó la «Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Material Rodante Auxiliar» (en adelante ETH-MRA), publicada en el BOE de 19 de agosto de 2009. Esta Resolución fue aprobada al amparo de la Orden FOM/233/2006, de 31 de enero, *por la que se regulan las condiciones para la homologación del material rodante ferroviario y de los centros de mantenimiento y se fijan las cuantías de la tasa por certificación de dicho material.*

La Orden FOM/233/2006, de 31 de enero, fue derogada parcialmente por la Orden FOM/167/2015, de 6 de febrero, *por la que se regulan las condiciones para la entrada en servicio de subsistemas de carácter estructural, líneas y vehículos ferroviarios*, en la que se establece que las Especificaciones Técnicas de Homologación (ETH) serán sustituidas por las Instrucciones Ferroviarias (IF) aprobadas por el Ministerio de Fomento, a propuesta de la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria.

No obstante, la disposición transitoria primera de la Orden FOM/167/2015, de 6 de febrero, dispone que en tanto que no se aprueben las IF relativas a los subsistemas «Material rodante» y «Control-mando y señalización-Equipo a bordo», se aplicará la siguiente normativa:

- a. Las correspondientes especificaciones técnicas de interoperabilidad vigentes en ese momento.
- b. Las ETH correspondientes, en aquellos aspectos complementarios a las citadas ETI.

Por tanto, la ETH-MRA sigue siendo de aplicación. Habiéndose suscitado algunas dudas sobre su interpretación, al amparo de lo previsto en la Disposición adicional primera de la Orden FOM 167/2015, esta AESF pretende aclararlas haciendo uso de esta Resolución.

La ETH-MRA, en su apartado 1.1., establece que *quedan excluidas del cumplimiento de esta ETH las **herramientas y maquinaria de obra sobre diplotrys** (salvo coches y camiones), que únicamente accederán y se retirarán de la vía directamente en las **zonas de trabajo sin interferir en la circulación, con la correspondiente regulación por el administrador de la infraestructura.***

El material excluido es máquinas, pórticos de vía y herramientas de obra, dotados o no de tracción propia, empleados para la construcción y el mantenimiento de la vía y las instalaciones fijas, cuya masa total no supera las 10 t y su velocidad máxima permitida no supere los 10 km/h.

Al exceptuar de la aplicación de la especificación técnica en vigor que define las exigencias a nivel nacional necesarias para cubrir los requisitos esenciales para poder obtener la autorización de entrada en servicio (AES) de un material rodante auxiliar (MRA), directamente se está considerando que determinada tipología de herramienta o maquinaria de obra debe seguir un régimen particular al margen del de los vehículos ferroviarios considerados como MRA, sin que a dicho material le sea de aplicación el régimen de AES recogido anteriormente en la Orden FOM/233/2006 y actualmente en la Orden FOM/167/2015, de 6 de febrero, ni se le exija el cumplimiento de unos requisitos recogidos en la ETH que, por la naturaleza de estas herramientas-maquinaria, en ningún caso podrían satisfacerse.

Este planteamiento es coherente, por otro lado, con lo establecido por el referente normativo europeo de aplicación al MRA para la construcción de infraestructuras ferroviarias y el mantenimiento, que es la **ETI de locomotoras y material rodante de viajeros** (ETI LOC&PAS) aprobada mediante el Reglamento 1302/2014 de la Comisión. En su ámbito técnico se incluye al MRA, si bien en su apartado 7.1.1.3 se precisa que la aplicación de dicha ETI al MRA para la construcción de infraestructuras ferroviarias y el mantenimiento (definido en las secciones 2.2 y 2.3) no es obligatoria. En estas secciones de la ETI LOC&PAS se aclara que este material se utiliza en diferentes **modos de funcionamiento**: en modo de trabajo y en modo de transporte, bien como vehículo autopulsado o bien como vehículo remolcado.

A continuación, en la ETI LOC&PAS se precisa que el MRA sólo pertenecerá a su ámbito de aplicación cuando esté diseñado y destinado a poder ser detectado por un sistema de detección de trenes instalado en la vía, de cara a la gestión del tráfico y en el caso en que esté en una configuración de transporte (circulando), bien autopulsado o remolcado. En todo caso, la configuración de trabajo queda fuera del ámbito de aplicación de dicha ETI.

**Las actividades realizadas con estas herramientas y maquinaria de obra deben sujetarse, conforme a lo indicado en la ETH, a la documentación reglamentaria y régimen de explotación que establezca el administrador de infraestructuras con el fin de garantizar la**

necesaria seguridad en la circulación en la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), estando los criterios de operación unificados a través de las reglas operativas recogidas en el Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF) aprobado por Real Decreto 664/2015. Entre otros aspectos, el RCF contiene las condiciones y protocolos para la realización de trabajos en la infraestructura de la RFIG, fin para el que está concebido este tipo de herramienta y maquinaria, estableciendo los sistemas de ejecución de los trabajos en vía, con o sin interrupción de la circulación.

Dado que el movimiento de máquinas aptas para ser encarriladas en plena vía debe iniciarse, preferentemente, desde una de las estaciones colaterales del trayecto en el que han de operar, las **zonas de trabajo** a las que hace referencia la ETH, como el lugar por el que podrán acceder y retirarse de la vía las herramientas y maquinaria de obra sobre diplorlys que quedan excluidas del cumplimiento de la misma, incluyen no sólo el tramo donde se estén efectuando físicamente los trabajos sino el trayecto que parte de la estación colateral de acceso y retirada, quedando las condiciones de aplicación, prescripciones de circulación y protección de los trabajos conforme a lo establecido en el RCF. Las maniobras en la estación con esta tipología de herramienta y maquinaria de obra, también queda incluida.

El Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre, creó la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y aprobó su Estatuto. Dentro de las competencias de la Agencia se encuentran el autorizar la puesta en servicio de vehículos, así como proponer, elaborar y desarrollar el marco normativo de seguridad y supervisar su cumplimiento por los agentes del sistema ferroviario, así como formular propuestas, directrices y recomendaciones normativas, incluidas las especificaciones técnicas de los subsistemas ferroviarios.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, resuelvo,

***Primero. Aclaración al apartado 1.1 de la ETH de material rodante auxiliar.***

Las zonas de trabajo a las que hace referencia la ETH, como el lugar por el que podrán acceder y retirarse de la vía las herramientas y maquinaria de obra sobre diplorlys que quedan excluidas del cumplimiento de la misma, incluyen no sólo el tramo donde se estén efectuando físicamente los trabajos sino, en su caso, el trayecto que parte de la estación o estaciones colaterales de acceso y retirada (cuando todo el recorrido se realice al amparo de una Entrega de Vía Bloqueada), siendo las condiciones de aplicación, prescripciones de circulación y protección de los trabajos las correspondientes al sistema de trabajo escogido, de entre los establecidos en el RCF. Las maniobras en la estación con esta tipología de herramienta y maquinaria de obra, también quedan incluidas en dicha zona de trabajo.

A consecuencia de lo anterior, las maniobras y circulación por la RFIG haciendo uso de **máquinas, pórticos de vía y herramientas de obra**, dotados o no de tracción propia, empleados para la construcción y el mantenimiento de la vía y las instalaciones fijas, cuya masa total no supere las 10 t y su velocidad máxima permitida no supere los 10 km/h, se sujetará exclusivamente a las consignas específicas y régimen de explotación que establezcan los administradores de infraestructuras ferroviarias con el fin de garantizar la necesaria seguridad en la circulación ferroviaria, sin que a dicho material le sea de aplicación el régimen de autorización de entrada en servicio de la Orden FOM/167/2015, de 6 de febrero.

Lo anterior no será de aplicación a vehículos de reconocimiento o auscultación, cualquier vagón o vehículo remolcado, tractores de maniobras, composiciones indeformables que contengan módulos que aisladamente se puedan considerar máquinas o herramientas de obra, ni tampoco a vehículos que para circular por carretera precisen de la correspondiente matrícula de tráfico (salvo matrículas especiales de vehículos o maquinaria de obra, agrícolas, etc.), incluyéndose en esta excepción a coches y camiones, como ya recogía la ETH de material rodante auxiliar.

### **Segundo. Régimen de circulación.**

La circulación por medio de las máquinas, pórticos y herramientas referidas en el apartado anterior quedará en todo caso restringida a la zona de trabajo y dicha circulación queda sujeta a las condiciones de aplicación, prescripciones de circulación y protección de los trabajos conforme a lo establecido en el RCF. En particular, se establecen las siguientes posibles condiciones de acceso a la RFIG con esta maquinaria:

- Sistema de interrupción de la circulación con Entrega de Vía Bloqueada (Sección 3 del Capítulo 3 del RCF).
- Trabajos en estación (Sección 4 del Capítulo 3 del RCF).
- Maniobras en las estaciones entre las que se establece la "Entrega de Vía Bloqueada", para el acceso a la zona de trabajos y su apartado.

### **Tercero. Herramientas y maquinaria previamente habilitadas a circular en la RFIG.**

Aquellas herramientas y maquinaria de obra que anteriormente estuvieran habilitadas para circular por la RFIG, disponiendo para ello de los correspondientes permisos o actas del administrador de infraestructuras, podrán seguir circulando por dicha red, siempre que dicho administrador lo considere oportuno, bajo las condiciones técnicas y regímenes recogidos en los contratos, convenios o autorizaciones que amparaban su empleo



anteriormente, sujetándose en todo momento a la correspondiente documentación reglamentaria y régimen de explotación que establezca el administrador de infraestructuras con el fin de garantizar la necesaria seguridad en la circulación en la RFIG.

En caso de vencimiento del plazo de vigencia previsto en dichos permisos, es el administrador quien tiene la potestad de decidir si se cumplen las condiciones que permitan su renovación.

Madrid, 15 de noviembre de 2017

EL DIRECTOR DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA

*[FIRMADO EN EL ORIGINAL]*

Pedro M<sup>a</sup> Lekuona García